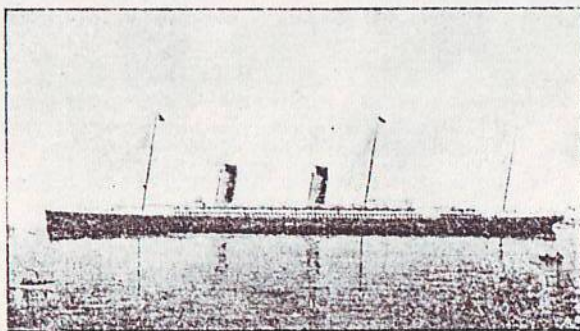
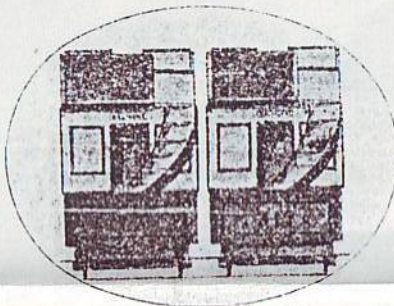
DOMENICA DEL CORRIERE 29-1-1899

LA PIU' GRANDE NAVE DEL MONDO

L' OCEANIC.

Il 14 corr., da un cantiere di Belfast (Irlanda) fu varato per conto della *White Star Line* il vapore *Oceanic*, che è il più grande del mondo. Esso ha le seguenti dimensioni: lunghezza 215 metri, larghezza 20,75 ed altezza 15. Lo stesso *Great Eastern* — il celebre gigante che tutti conoscono e servì alla posa del cavo transatlantico — era lungo 206 metri, ma in compenso misurava 18,916 tonn. in confronto delle 17,040 dell' *Oceanic* il quale poi, rispetto alla lunghezza, è fra i più stretti colossi del mare.

Occorre rilevare che i costruttori dell' *Oceanic* (a rivestire il quale s'impiegarono 17,000 lamiere d'acciaio ribadite da 1.700,000 bolloni) non volendo vincere in corsa i più rapidi piroscafi esistenti, ne limitarono la velocità a 37 chilometri all'ora, non però come massimo, bensì quale media oraria del viaggio, quindi la macchina ebbe la forza di 28,000 cavalli.

Che meravigliosi progressi da quando il *Savannah* — che fu la prima nave munita di macchina — abbandonava il 26 maggio 1819 il porto omonimo diretta a Liverpool, impiegando 27 giorni nella traversata!

Le caldaie dell'*Oceanic* sono 15, di cui 12 doppie; le macchine sono due a triplice espansione ed a quattro cilindri; ogni macchina mette in moto una elica. Il fumo delle caldaie è esaurito da due altissimi fumaioli, nel cui interno potrebbero correre comodamente due carrozzoni di *trams* di quelli londinesi coll'imperiale, uno di fianco all'altro, come si vede dalla nostra

Armata in guerra, irta di cannoni potenti, sarà un formidabile incrociatore, oppure un trasporto capace di portare 1500 soldati di cavalleria coi loro cavalli o 4000 fantaccini.

Il suo dislocamento di 30,000 tonn., è il doppio di quello della più gran nave da guerra oggi esistente.

Costerà all'incirca dodici milioni di lire italiane; dico costerà perchè l'arredamento completo non è finito, e occorrerà qualche tempo prima che possa prendere il mare.

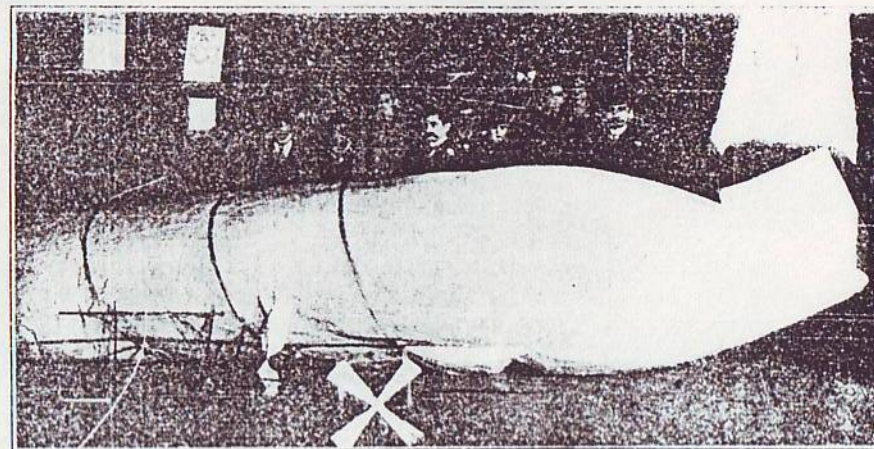
L'entusiasmo che destano queste ardite intraprese, ove al genio industriale si unisce lo slancio del capitale, è per noi italiani temperato da una riflessione malinconica. Noi non possediamo oggi neppure un vapore capace di emulare non già i colossi del giorno, ma neppure quelli che datano da 10 anni; appena si fanno confronti fra le nostre navi e le straniere, noi siamo costretti a riconoscerci pigmei!

L'EX MARINAIO.

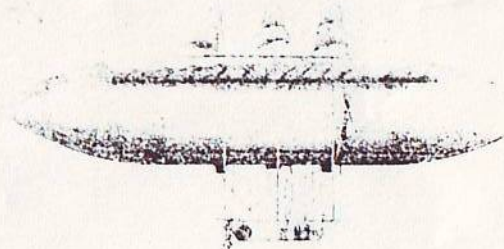
L'AERONAUTICA IN ITALIA

Una nave aerea.

L'aeronautica in Italia ebbe sinora poca fortuna. Mentre tutte le altre nazioni, più ricche, dedicano al problema della navigazione aerea, ricerche e capitali, noi ci siamo fermati all'aerostatica militare, la quale è anch'essa curata solamente per quel tanto, che i progressi degli altri eserciti, in tale materia, ci impongono.

Sono almeno quindici anni, per citare un esempio, che il conte Almerico da Schio va lavorando per tradurre in opera il progetto d'una nave aerea del compianto prof. Cordenons, ma la nave si è arenata, prima di solcare l'elemento, al quale era destinata nelle difficoltà finanziarie.

Nel 1897 parve di assistere ad un risveglio dell'aeronautica italiana, per opera del tenente d'artiglieria Vialardi, che coraggiosamente fondò una ri-

Si compone di tre parti, una centrale cilindrica, della lunghezza di due volte il suo diametro e due coni sferici alle estremità, della lunghezza di una volta e mezzo il suo diametro.

Come vedesi dalla figura, nella parte superiore trovasi una leggera navicella alla quale si ascende

mediante un ascensore, che la mette in comunicazione colla navicella inferiore.

Tre alberi leggeri portano le vele ed il timone col mezzo delle quali si vorrebbe usufruire del vento per spostare la sua direzione, facendo uso della *guide-rope* (corda di guida), attaccata alla navicella inferiore.

Due grandi vele, specie di pinne, sporgono dai fianchi dell'aerostato e servono per salire e scendere senza ricorrere alla zavorra. Allo stesso scopo serve un pallone compensatore ad aria, posto nell'interno dell'aeronave, e che sarà riempito col mezzo di un ventilatore e vuotato col mezzo di una valvola.

Due elici poste lateralmente, vengono impiegate sia per la traslazione, come per le varie manovre dell'aerostato.

L'aeronave, quella cioè a forma di siluro, sarà formata da un involucro di ottone dello spessore di 1/10 di mm. e del peso di gr. 850 per metro quadrato.

Una specie di intelaiatura d'alluminio, che circonda l'aerostato, ed una leggera armatura interna, servono a tenere a posto le lastre prima dell'introduzione del gas. Un leggero aerostato interno serve pel gonfiamento ed aderisce perfettamente alle pareti dell'involucro metallico.

Nell'interno della navicella si trovano il motore, l'ancora, la guide-rope, il ventilatore, la zavorra, ecc.

Il motore, leggerissimo, della forza di 6 cav. effettivi e che dovrà azionare gli elici e il ventilatore e l'ascensore, non peserà più di 120 Kg. provviste comprese per 5 ore.

. .

Non aggiungerò altro per ora, giacchè l'inventore

l'imperiale, uno di fianco all'altro, come si vede dalla nostra incisione.

Per mantenere la media oraria di 37 chilometri, che è poi quella di un treno ferroviario, le fornaci delle caldaie dovranno abbruciare in media 670 tonnellate di carbone al giorno, ciò che porta il consumo totale di ogni traversata a circa 4000 tonn.

L'*Oceanic* porterà una scorta di carbone di circa 5000 tonn., mediante le quali, se invece di 37, s accontentasse di filare 22 chilometri all'ora, potrebbe navigare 81 giorni consecutivi percorrendo 23,400 nodi o miglia marine, cioè 44,339 chilometri: qualche cosa dippiù della circonferenza della terra all'equatore che è calcolata da Faye in chilometri 40,016.

Il consumo d'acqua quotidiano per alimentare quelle caldaie sarà di litri 6,720,000.

Nelle macchine marine il vapore che sfugge dai cilindri non si scarica nell'atmosfera, ma nei condensatori, dove si trasforma in acqua che ritorna nella caldaia, cosicchè oltre alla circolazione di tutta questa massa d'acqua, che corrisponde a 78 litri al minuto secondo, ne occorre dell'altra per refrigerare i condensatori; quindi le pompe dell'*Oceanic* dovranno versare e riversare incessantemente un fiume d'acqua nelle sue viscere.

Gli addobbi ed arredamenti interni di questo vapore saranno di un lusso fantastico e superiore a quello di ogni altro vapore esistente.

Luce elettrica, caloriferi, ventilatori, saloni, salotti e gabinetti, bagni, ampie lunghissime terrazze per passeggiate; nulla mancherà sul superbo *Oceanic*; ma, come è uso, gli sforzi maggiori saranno concentrati nel salone da pranzo; come tutte le cure alla cucina. I cinque pasti regolamentari di bordo non sono forse la occupazione principale dei passeggieri?

Per il servizio di cucina e di tavola, fra intendenti, capi cuochi, camerieri e garzoni, il personale supererà 150 persone, e per ogni viaggio le provviste principali comprenderanno 200 quintali di carni fresche, 22 di pesce, 240 di patate, 3500 animali pennuti, 1300 litri di latte, ecc.

Questi dati possono dare un'idea di tutto il resto.

Il personale di macchina e di coperta porterà a circa cinquecento persone l'equipaggio dell'*Oceanic*, il quale ospiterà circa 300 passeggieri di I classe e 400 di II.

Questa nave superba però avrà il diritto di battere la bandiera azzurra invece della rossa perchè ascritta nella riserva navale inglese.

nelle difficoltà finanziarie.

Nel 1897 parve di assistere ad un risveglio dell'aeronautica italiana, per opera del tenente d'artiglieria Vialardi, che coraggiosamente fondò una rivista, e cercò di gettare le basi d'una Società aeronautica italiana: ma la rivista dovette diminuire il numero delle sue pubblicazioni e la Società languì miseramente, giacchè di essa non accorsero a far parte se non coloro i [illegible] avevano qualche loro progetto da far eseguire. Se l'aeronautica in Italia avrà qualche sviluppo, non sarà certo per opera degli inventori, ma bensì per quella di coloro i quali, senza aver nulla inventato, vedranno l'utilità di aiutare e d'incoraggiare le ricerche e i tentativi, a cui oggi, coi perfezionamenti che si vanno attuando nei piccoli motori e coi mezzi di poter avere dei metalli e delle leghe resistenti e leggieri, arride, più che non ieri, la probabilità del successo.

.·.

Basta aver letto i numeri che si son venuti pubblicando dell'*Aeronauta*, la bella rivista del tenente Vialardi, per convincersi che anche in Italia non manca la gente, la quale, almeno teoricamente, studia l'arduo problema della meccanica volante. Quelli che mancano sono i capitali; e non soltanto per le invenzioni azzardate, le quali, più che su leggi matematiche, riposano sulla fede di chi le ideò, ma mancano pure per quei progetti i quali presentano le maggiori garanzie di serietà e le migliori speranze di successo.

Per cui il fatto, che una nave aerea, la quale aspira ad essere dirigibile, sarà quanto prima varata per il mare dell'aria, costituisce un avvenimento così insolito per l'Italia, da meritare d'essere segnalata e illustrata.

Il disegno riportato più su, tratto da una fotografia, mostra appunto lo scafo della nave, quale si trova ora nel suo cantiere, a Milano, ove viene costruita sotto la direzione del tenente Vialardi e del suo inventore.

Questi è un professore dell'Università di Pavia, un ex deputato, il prof. Giampietro, il quale insegnando con successo otoiatria e creando il cosidetto metodo ortofonico per la cura dei sordomuti, s'innamorò... della meccanica e di quella aerea per giunta.

Dopo aver dato, colla fotografia, la prova di ciò che l'aeronave è al presente, dirò ora, colla scorta del progetto, ciò che la nave dovrebbe essere in avvenire. La sua forma è dimostrata dal seguente disegno:

L'aeronave si presenta della forma di un siluro: con una lunghezza di 5 volte il suo diametro.

l'ascensore, non peserà più di 120 Kg. provviste comprese per 5 ore.

.·.

Non aggiungerò altro per ora, giacchè l'inventore vuol tenere i dettagli della sua *Aeronave* nel segreto. Dirò solo che i lavori sono già a buon punto e che ora si sta attendendo alla costruzione del motore.

Il tentativo è dovuto tutto all'iniziativa finanziaria del prof. Giampietro, e posso dire che la spesa per il semplice tentativo di prova, in proporzioni cioè modeste, si aggirerà attorno alle L. 100,000. Il prof. Giampietro, malgrado l'età non più giovanile, si è dato con un invidiabile entusiasmo allo studio dell'aeronautica. E' da augurarsi, data l'apatia che di fronte al problema della navigazione aerea regna in Italia, che questo, per quanto unico fiore, possa dare qualche frutto.

Io Cielo.

DA " LE RIME DEL SOGNO „

Ogni il sogno è di gloria. Io l'ho veduta
Al mio fianco sul campo di battaglia.
Fra il fumo e lo scoppiar de la mitraglia.
Superbamente bella io l'ho veduta

Fra le lame d'acciaio scintillanti,
E dagli spalti — splendida vedetta —
Gridar meco ai soldati: « Avanti avanti.
Pronti all'assalto della baionetta! »

Così, come un soldato agile e forte,
Le nere chiome al vento liberate
E negli occhi la sfida della morte,
Correre meco su le barricate;

Così, come un soldato, audace e fiera
La spada in pugno ed il coraggio in cuore,
Cadere uccisa per il nostro Amore.
Ed io morire per la mia bandiera.

Ezio Campani.

Un tale va dal farmacista, tutto sp[illegible]entato: — Guardi stamane mi ha dato della morfina in luogo di chinino! — Il farmacista, calmo: — Davvero? Allora ella mi deve una lira di più.

Da un regolamento comunale: — Quando comincia a far buio tutti i veicoli dovranno accendere una lanterna. N.B. L'oscurità comincia quando si accendono i lampioni municipali nelle strade.